

## **Ski-Weltmeisterschaft 2011 in Garmisch-Partenkirchen: Die sportlichste Herausforderung ist der Ausbau der Schienenwege**

Garmisch-Partenkirchen wird die Ski-Weltmeisterschaft im Jahr 2011 ausrichten. Die Erwartungen der Besucher an die Organisation solcher Großveranstaltungen sind groß. Insbesondere die Anreise und die Erreichbarkeit der Sportstätten stellen an die Verkehrsträger hohe Anforderungen, sind doch große Beförderungsleistungen in kurzer Zeit und hoher Präzision zu erbringen. Bei der Nordischen Ski-WM 2005 in Oberstdorf reiste die Hälfte der insgesamt 360.000 Besucher mit dem Zug an.

### **Ideale Voraussetzung für Anbindung an die Schiene**

Der Schienenverkehr bietet in Garmisch-Partenkirchen ideale Voraussetzungen: Garmisch ist von München, Augsburg, Innsbruck und Kempten auf der Schiene direkt erreichbar. Die Sportstätten liegen unmittelbar an den Bahnhöfen bzw. Haltepunkten: Das Olympia-Skistadion an der Haltestelle Kainzenbad, das Eissportzentrum direkt am Bahnhof Garmisch-Partenkirchen. Mit der Reaktivierung des Bahnsteigs am Hausberg 2007 wird die Erreichbarkeit aller Veranstaltungsorte so gut sein, dass sich Buszubringer zwischen Bahnhof und den Veranstaltungsorten erübrigen.

### **Studentakt reicht nicht aus**

Dennoch sieht PRO BAHN noch eine Reihe ungelöster Probleme: Die zu erwartenden Besucherströme lassen sich mit dem planmäßigen Studentakt zwischen München und Garmisch-Partenkirchen bei weitem nicht bewältigen: Die Standard-Zuggarnitur mit 6 Wagen kann etwa 550 Personen befördern, auf die maximale Länge von 9 Wagen verlängert sind es 850 Sitzplätze. Es müssen also in erheblichem Maß zusätzliche Züge in Verkehr gesetzt werden und der Takt muss auf 30 Minuten, in den Stoßzeiten auf 15 bis 20 Minuten verdichtet werden.

Aus Richtung Innsbruck / Seefeld und Kempten / Reutte wird Garmisch planmäßig nur alle 2 Stunden erreicht. Auch diese Kapazitäten sind unzureichend.

### **Engpässe durch Rückbau und Eingleisigkeit**

Ohne einer Prüfung der fahrplantechnischen Möglichkeiten durch die Fachleute der DB und BEG vorzugreifen, lassen sich schon im Vorfeld erhebliche Probleme erkennen, die benötigten Zusatzverkehre bereitzustellen:

1. Die Eingleisigkeit der Strecke und die Zahl der Begegnungsbahnhöfe beschränken die Zahl der Züge und die Durchlässigkeit der Strecke. Hinzu kommt, dass im Zuge der Errichtung des elektronischen Stellwerks weitere Kreuzungsbahnhöfe aufgelassen werden sollen. Auch bei den verbliebenen Kreuzungsbahnhöfen wird trotz moderner Technik kein gleichzeitiges Einfahren von zwei Zügen möglich sein.
2. Die DB Netz AG hat den Bahnhof Garmisch-Partenkirchen von neun auf vier Durchfahrgleise reduziert, ebenso die Abstellmöglichkeiten, und somit einen betrieblichen Engpass geschaffen. Bahnsteiggleise und Abstellmöglichkeiten sind nur auf die Abwicklung des heutigen Planverkehrs ausgelegt. Saisonale Fernzüge müssen bereits „ausgelagert“ werden. Eine Hinterstellung mehrerer Sonderzüge ist nicht mehr möglich, ebenso auch nicht in den Nachbarbahnhöfen Mittenwald und Murnau, die ebenfalls stark zurückgebaut wurden.
3. Alle Abstellmöglichkeiten in Garmisch sind nur über den Nordkopf des Bahnhofs angebunden. Das bedeutet, dass zum Abstellen von Zügen aufwändige Rangierarbeiten notwendig werden, während im Bahnhof keine Zugfahrten von und nach München möglich sind.

## Infrastruktur schon jetzt unzureichend und störanfällig

Die Fahrgäste „erfahren“ die Symptome dieser mangelhaften Infrastruktur schon heute: Die Verstärkerzüge im Berufsverkehr weisen – obwohl die Taktverdichtung nur in einer Richtung erfolgt – erhebliche Fahrzeitverlängerungen zwischen 10 und 14 Minuten auf, sei es weil Trassenkonflikte mit der S-Bahn bestehen oder die Kreuzungsbahnhöfe ungünstig liegen, bzw. mit unzureichender Technik ausgestattet sind. Schon kleinere Betriebsstörungen führen zu einem Zusammenbruch des Fahrplans. PRO BAHN hat über Jahre solche oft mehrwöchigen Phasen mit starken Fahrplanabweichungen dokumentiert.

## Hausgemachte Störungen im Winterbetrieb

Insbesondere der Winterbetrieb der durch Hochgebirge führenden Strecke gestaltet sich problematisch. Die Abkehr von der präventiven hin zu nur korrektiven Instandhaltung wirkt sich negativ auf die Betriebsqualität aus: Bei Schneefall werden Weichen und Gleise nicht freigehalten, einige Kreuzungsbahnhöfe sind deshalb wochenlang nicht benutzbar. Züge fahren verspätet oder fallen aus. Loks und Personal für den Schneepflugeinsatz werden erst mit Verspätung angefordert. Zwischen Mittenwald und Scharnitz führt eine fehlende Lawingalerie jeden Winter zu mehrtägigen Streckensperrungen.

## Notwendige Maßnahmen bis 2011

Nur der zeitnahe Ausbau der Infrastruktur kann verhindern, dass die verkehrliche Anbindung der Ski-WM vor den Augen der Weltöffentlichkeit nicht zu einem Desaster wird. Um bis 2011 die Situation in den Griff zu bekommen, müssen sofort folgende Maßnahmen eingeleitet werden:

- Die Strecke muss bis Garmisch zumindest **auf Abschnitten zweigleisig ausgebaut** werden. Die Ausbaustrecken müssen nach verkehrlichen Kriterien gewählt werden und nicht danach, ob an der Stelle ein elektronisches Stellwerk nur mit erheblichem Mehraufwand angepasst werden kann.
- **Kreuzungsbahnhöfe** müssen **gleichzeitiges Einfahren** der Züge aus beiden Richtungen erlauben. Die Kreuzungsbahnhof in Farchant muss erhalten bleiben.
- Zusätzliche **Abstellmöglichkeiten** müssen geschaffen werden. Zumindest müsste es in Garmisch noch möglich sein, das Gleis 5 an den südlichen Bahnhofskopf anzubinden und somit wieder ein weiteres Durchfahrgleis zu schaffen.
- Der Infrastrukturbetreiber muss zu einer **präventiven Instandhaltung** zurückkehren, um wieder einen störungsfreien Betrieb zu gewährleisten.

## Ski-WM als Chance für die Schiene nutzen

Der Ausbau der Bahnstrecke München – Mittenwald ist auch ohne Großveranstaltungen längst überfällig. Da im Zuge der Vorbereitungen auf die Ski-WM auch teure Strassenbauprojekte mit nur mittelbarem Nutzen für die WM finanziert werden können, besteht jetzt auch die Chance für den Ausbau der Schiene. Dieser ist Voraussetzung für das jüngst formulierte Ziel der Gemeinde Garmisch-Partenkirchen, sich künftig als autofreier Wintersportort zu präsentieren, und bringt der ganzen Region einen langfristigen Nutzen. Die Maßnahmen stellen angesichts der kurzen Frist bis 2011 einen gewaltigen Kraftakt dar, den die DB AG nur mit tatkräftiger Unterstützung der Verkehrspolitik stemmen kann.

(Januar 2007)

